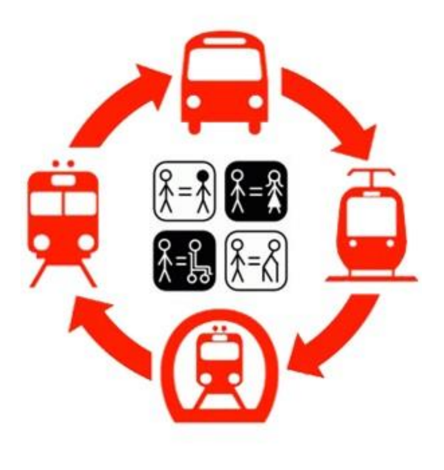




Cuestiones planteadas por APIMT al Gobierno de España:

Red de Cercanías del Área de Sevilla



APIMT (Asociación Para la Igualdad y la Mejora del Transporte) es una asociación sin ánimo de lucro cuya función principal es la de mejorar y conseguir un mayor desarrollo de los transportes en la ciudad de Sevilla, área metropolitana y provincia. Junto a ello, luchar a favor de la igualdad y los derechos de todas las personas que convivimos en sociedad, en lo que a materia de movilidad se refiere, ya que las personas son el ingrediente y motor principal dentro de los medios de transporte de un territorio y si no luchamos por su igualdad, derechos, confortabilidad y consecución de unos medios de transporte de calidad, dejando de lado los aspectos y necesidades sociales, entonces de qué nos sirven los transportes sin no están hechos para las personas. Otro de los aspectos a tener en cuenta en lo que concierne al transporte público, y que nuestra asociación quiere luchar para que se lleve a cabo, es el desarrollo de una mayor red de transportes más competente y accesible para las personas que viven en Sevilla, su área metropolitana y provincia y así los ciudadanos puedan moverse hacia cualquier punto de manera rápida y cómoda no perdiendo tantas horas al día en atascos, en llegar hasta distintos puntos de la ciudad, entre una población y la capital… ya que todo ese tiempo lo podrían aprovechar para hacer tareas factibles y además disfrutar de una mayor calidad medioambiental a consecuencia de la reducción de dióxido de carbono (C02) al utilizar el transporte público.

El tener una extensa red de transportes permite dar oportunidad a aquellas personas que no disponen de ningún medio para desplazarse de un lugar a otro como jóvenes, personas de movilidad reducida, ancianos, personas con problemas económicos que no pueden costearse un vehículo propio… y si a ello sumamos un sistema de tarjetas intermodales que interconecten los distintos transportes de Sevilla, propiciarán una reducción de los precios del transporte hispalense, al hacer transbordo entre ellos sin necesidad de comprar billetes distintos y haciendo descuentos al picarlo en los distintos sistemas de transportes que el usuario utilice.

Una red de transportes competente supondría un mayor movimiento y desarrollo en todos los aspectos entre Sevilla y el resto de localidades que conforman su provincia, incentivando como resultado una Sevilla más atractiva para la inversión y desarrollo a nivel autonómico, nacional e internacional. Situándola a la cabeza entre otras ciudades, ya que es una ciudad y provincia con mucho potencial, con un patrimonio histórico-cultural inmenso e importante, con una población muy densa, con una importancia en el pasado y en el presente a nivel nacional e internacional, pero falta de explotación, desarrollo e inversión debido a una deficiente red de transportes.

La clave a las altas tasas de paro y la fuga de cerebros hacia otras ciudades y países, no solo en nuestra provincia, sino en el resto de España y el mundo, no solo basta con llevar a cabo una política de empleo decente y competente por parte de las administraciones. sino a esto sumarle además el desarrollo de una buena red de transportes (Metro, tranvía, Cercanías, marítimo, aéreo…), ya que resulta un atractivo para la inversión alrededor de estas infraestructuras de transporte y con todo esto se obtiene como resultado una mayor oferta y puestos de empleo. En nuestro caso dejando atrás una Sevilla atascada en el pasado, en lo que a materia de movilidad se refiere, y viendo al final del túnel una Sevilla a la vanguardia, una Sevilla que sea sinónimo de empleo, desarrollo, acceso, juventud y oportunidades.

Por estas razones decidimos crear APIMT, para conseguir un transporte de todos, por todos y para todos.

J. García-Avilés Sánchez (2016)

Cuestiones sobre la red de Cercanías del área de Sevilla

Resumen: En este documento se van a reflejar una serie de cuestiones, que desde nuestra entidad planteamos a raíz de un informe realizado en materia de accesibilidad, instalaciones y servicios sobre la Red de Cercanías del área de Sevilla, con el objetivo de obtener mayor información al respecto y trasladar las necesidades, deficiencias e intereses generales sobre este sistema de transportes, además de plantearse ciertas cuestiones con un carácter innovador y constructivo.

Cuestiones planteadas:

Pregunta 1*:* Teniendo en cuenta que en núcleos urbanos como los de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao se están incorporando a las líneas de sus sistemas de transporte de cercanías, unidades “Serie 446 y 447” adaptadas en materia de accesibilidad, *¿Qué razones justifican que la red de Cercanías de Sevilla no tenga incorporada a sus vías unidades 446 con esta reforma integral?, ¿Se tiene prevista la incorporación de las mismas a este núcleo urbano?*

Pregunta 2: Teniendo en cuenta que la ciudad de Sevilla es la segunda ciudad de España que más turistas recibe anualmente y que muchos de ellos optan por este sistema de transporte para moverse por la ciudad, *¿A qué se debe la inexistencia de una información y megafonía bilingüe en estaciones y trenes de Cercanías?, ¿Se tiene previsto incluir información en inglés?, en caso afirmativo, ¿Cuándo?*

Pregunta 3: Los trenes de la red de Cercanías de Sevilla, no incluyen en sus megafonías información sobre otros sistemas de transportes con los que puede conectar los pasajeros en cada parada, ni aviso sobre elementos peligrosos, como estación en curva y la distancia y hueco entre coche y andén, siguiendo esta reflexión nos preguntamos, *¿Habría la posibilidad de implantar esta medida en los trenes de cercanías para la mejora de la accesibilidad, intermodalidad, globalidad y calidad del servicio en este aspecto?*

Pregunta 4: Ponemos como ejemplo una estación en concreto. Camas, situada en la línea C-5 (Benacazón-Jardines de Hércules). Esta parada presenta su andén en una disposición curva y sumándole además el agravio de la inaccesibilidad de las unidades que frecuentan esta línea y la pronunciada distancia entre coche y andén, propiciando un acceso casi nulo a los convoyes, sobre todo para las Personas con Movilidad Reducida-PMR.

¿Se tiene prevista alguna actuación concreta en esta estación para solucionar esta deficiencia?, de lo contrario, ¿Se podrían llevar a estudio por parte de Adif y el Ministerio de Fomento medidas para la mejora de la accesibilidad de esta estación?

Pregunta 5: La línea C-3 (Sevilla Santa Justa- Cazalla-Constantina), presenta graves deficiencias a nivel de accesibilidad, mantenimiento y potenciación.

¿Qué parte de la inversión anual destinada para el mantenimiento y explotación de la red de Cercanías se ha asignado para esta línea en concreto?, ¿Qué proyectos, inversiones y medidas tienen planteadas las administraciones pertinentes para esta línea en concreto?

Pregunta 6: La red de cercanías solamente dispone de aseos abiertos en las estaciones centrales y con mayor vigilancia, ya que se encuentran cerrados al público tras sufrir constantes robos y ataques vandálicos, además a esta situación sumarle la indisponibilidad de baños en la unidad “Serie 446”, que circulan por la red, en base a esta problemática, *¿Qué medidas tiene previstas las administraciones pertinentes para dar solución a este tipo de problemas y necesidades?, ¿Sería viable como alternativa de mejora, la posibilidad de tener adaptadas estas unidades en particular, tal como se ha hecho en otras ciudades?*

Pregunta 7: Considerando que la salud es un derecho fundamental de este país, *¿Cómo se permite en base a esto que existan problemas de insalubridad tan graves como son las plagas de ratas en estaciones concretas de la red de cercanías de Sevilla?*

Pregunta 8: Si es crucial que, en el sistema actual, las empresas públicas como Renfe sean más rentables de lo que son, *¿por qué no se trabaja en colaboración con otras instituciones locales (ayuntamientos, diputación y gobierno autonómico), para potenciar y facilitar el uso de las líneas de cercanías de Sevilla?,* como el caso de la línea C-3 que conecta Sevilla Sta. Justa con Cazalla-Constantina.

Pregunta 9: Teniendo en cuenta que la ciudad hispalense es una de las más pobladas y que cuenta con una gran variedad de servicios públicos, entre ellos los de Cercanías,

¿Qué razones justifican que muchas infraestructuras de las estaciones, a nivel interno y externo, se encuentren en ruinas o en un mal estado de conservación?, ponemos como ejemplo el derrumbamiento de la estación de Cazalla-Constantina (Línea C-3).

Pregunta 10: En la red de Cercanías de Sevilla, hay presente una indisponibilidad de trenes nocturnos en viernes, sábados, vísperas de festivos, grandes eventos y navidades. En relación a esta situación nos preguntamos *¿Habría la posibilidad de incorporar al servicio, trenes a las dos de la madrugada y otro a las cuatro, por ejemplo, para suplir las necesidades y obtener así un mayor rendimiento económico y calidad del servicio?,* facilitando de esta forma una mayor accesibilidad al usuario.

Pregunta 11: Teniendo en cuenta que la red de Cercanías del área de Sevilla, no está incorporado a la intermodalidad que ofrece el título de transporte del CTAS (Consorcio de Transportes del Área de Sevilla), *¿cabe la posibilidad, como propuesta de nuestra entidad, de adaptar los sensores magnéticos de los tornos a este título de transportes aplicándose el pago directo, descuentos pertinentes y transbordos?, ¿Cuáles son los avances entre el Gobierno de España, Renfe y la Junta de Andalucía?*

Pregunta 12: En relación a los proyectos de ampliación de la línea C-2 desde la Isla de la Cartuja a Blas Infante, contactando con la línea 1 del Metro de Sevilla y la construcción de una línea C-6 que permita una conexión directa con el Aeropuerto de Sevilla- San Pablo, *¿En qué estado de avance se encuentran estos proyectos?, ¿Cabría la posibilidad de incluir estos proyectos en los Presupuestos del Estado para el ejercicio 2018, como medida de desarrollo para la movilidad de la ciudad?*

Pregunta 13: En términos globales de accesibilidad, *¿qué porcentaje de la red de Cercanías de Sevilla es accesible?*

Pregunta 14: En materia de inversión*, ¿Cuál ha sido la inversión realizada por parte del Estado en la mejora de la accesibilidad en trenes y estaciones en la red de Cercanías de Sevilla?*

Pregunta 15: En relación al material móvil de la red, *¿con qué frecuencia reciben los trenes de la red, limpieza, mantenimiento e inspección técnica?*

Pregunta 16: En el núcleo de Cercanías de Sevilla se puede presenciar una oferta muy pobre en la compra de títulos para el uso de este servicio, *¿Cabría la posibilidad de establecer el Bono 1 día o aplicar el descuento a los títulos de cercanías IDA+VUELTA a través de la tarjeta Renfe Joven?*

Pregunta 17: En el sistema de transporte de Cercanías de Sevilla, se puede presenciar una falta de personal de vigilancia y de atención al cliente en trenes y estaciones, *¿Cuál es el número de personal contratado en materia de vigilancia y atención al cliente en Sevilla?, ¿Se tienen previstas nuevas contrataciones en las áreas planteadas?, en caso de respuesta negativa , ¿cabría la posibilidad de contratar a un mayor número de personal de vigilancia y atención al cliente para suplir las necesidades urgentes y diarias que se le presentan a los usuarios?*

Pregunta 18: En materia de accesibilidad aplicadas a las estaciones de la red, *¿Cuántos aparcamientos reservados para PMR (Personas con Movilidad Reducida) son accesibles? ¿Cumplen en su totalidad con la normativa vigente, decreto 293/2009?*

Pregunta 19: En materia medioambiental, *¿Qué proyectos tienen previstas las administraciones pertinentes en relación a la sostenibilidad medioambiental?, ¿Cuáles son los niveles de impacto acústico y de emisiones de CO_2 a la atmósfera que generan las unidades S-599 y S-598?*

Pregunta 20: *¿Existe algún artículo en la normativa ferroviaria nacional que regule las emisiones de CO_2 y niveles acústicos en estaciones subterráneas?, en caso afirmativo, ¿Cuál? y ¿Qué aspectos concretos plantea?*

Pregunta 21: Teniendo en cuenta que la línea de ferrocarril Sevilla-Huelva dispone de varias estaciones en desuso que se encuentran dentro del núcleo provincial de Sevilla, y además son utilizadas por el servicio de Media Distancia, *¿Se podría plantear un proyecto de ampliación de la línea C-5 de cercanías, como solución a la incomunicación y rentabilidad de la línea, hasta el municipio de Carrión de los Céspedes, además de remodelar y adaptar estaciones como que se sitúa en la localidad de Aznalcázar para que pueda recibir también este servicio, y proporcionárselo a una elevada densidad de población?*